






Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	8/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Miroslav Švorčík

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	Signal Projekt s.r.o.			
Adresa:	Václavská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	Signal Projekt s.r.o.			
Adresa:	Václavská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Přemysl Boguaj	Ing. Miroslav Švorčík	Ing. Přemysl Boguaj	Ing. Přemysl Boguaj	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumec nad Cidlinou - Křinec			Označení (S-kód):
				S622000203
				Zakázka č.:
				21-015-20-311
Název části:	Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)			Označení části: D.1.1.3
Název objektu:	Úprava zabezpečení P4582			Označení objektu/komplexu:
				PS 01-01-31
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1. 001
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Středočeský	Dymokury [634247]	1412 04		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:		
DUSP+PDPS	8/2021			

S-kód:													Stupeň dokumentace:										Část:										Objekt:										Podobjekt:										Příloha:										Revize:									
S	6	2	2	0	0	0	2	0	3	-	P	D	P	S	-	D	1	1	3	X	-	P	S	0	1	0	1	3	1	-	X	X	-	1	-	0	0	1	-	0	0	0																														

Signal Projekt s.r.o.
projektové pracoviště Hradec Králové
Veverkova 1343/1
500 02 Hradec Králové

Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumec nad Cidlinou – Křinec

Dokumentace pro společné povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby

Vypracoval: Ing. Přemysl Boguaj

V Hradci Králové květen 2021

Obsah

1.1	Základní údaje stavby	4
1.2	Základní technické údaje o trati.....	4
1.3	Současný stav a účel objektu	4
1.4	Související stavby	5
1.5	Podklady pro zpracování projektové dokumentace	5
1.6	Související stavební objekty	5
2.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	7
2.1	Přejezdové zabezpečovací zařízení.....	7
2.2	Zabezpečení vlečky č. 1168.....	8
2.3	Ovládání, indikace a diagnostika PZS	9
2.4	Umístění vnitřního zařízení	9
2.5	Počítače náprav, kolejové obvody	9
2.6	Napájení.....	10
2.7	Kabelizace	10
2.8	Dopravní značení	13
3.	POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY	13
4.	DEMONTÁŽE.....	13
5.	OCHRANNÁ OPATŘENÍ	13
5.1	Prostředí.....	13
5.2	Ochrana před nežádoucími vlivy přepětí.....	13
5.3	Ochrana před vlivy trakce.....	13
5.4	Požárně bezpečnostní ochrany.....	13
5.5.	Základní ochrana	14
5.6	Ochrana při poruše	14
5.7	Přehled napájecích soustav a jejich ochrany.....	14
5.8	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	14
5.9	Odpady	14
6.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE	14
	Geodetická dokumentace je součástí dokumentace stavby v části I. Po pokládce kabelů budou nové kabely a zařízení geodeticky zaměřeny.	14

1.1 Základní údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumec nad Cidlinou – Křinec
Objekt technolog.části:	PS 01-01-31 Úprava zabezpečení P4582
Místo stavby:	Přejezd P4582 v 3,412 a definiční úseky Dymokury – Městec Králové, Křinec – odb. Obora a nz. Dymokury – vlečka č. 1168
Kraj:	Středočeský
Investor:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Projektant:	Signal Projekt s r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno, IČ: 255 25 441
Zhotovitel:	dle výběrového řízení
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení (DUSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

1.2 Základní technické údaje o trati

Kategorie dráhy:	regionální dráha
Trať:	541D (dle TTP) Chlumec nad Cidlinou – Odb Obora 541C (dle TTP) Jičín – Nymburk město
Traťový úsek:	1412 Obora (mimo) – Městec Králové (včetně) 1421 Veleliby (mimo) – Jičín (mimo)
Definiční úsek:	04 Dymokury – Městec Králové 06 Křinec – Obora BC nz. Dymokury – vlečka č. 1168
Traťová rychlost v TÚ 1412:	50 km/h
Traťová rychlost v TÚ 1421:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost v TÚ 1412:	400 m
Zábrzdňá vzdálenost v TÚ 1421:	700 m
Počet kolejí na přejezdu:	2
Trakce:	nezávislá (motorová)
Nejdelší vlak:	235 m (pro výpočet tabulky přejezdu je uvažováno s délkou nejdelšího vlaku 250 m – dle dopisu 34703/2018-SŽDC-GR-O14)
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

1.3 Současný stav a účel objektu

Na přejezdu P4582 v km 3,412 dochází ke křížení komunikace III. třídy č. 33010 vedoucí z obce Dymokury na křižovatku se silnicí II/32 s jednokolejnou železniční tratí č. 541D (dle TTP) Chlumec nad Cidlinou – Odb Obora a vlečkou č. 1168.

V současné době je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným 3. kategorie SNI typu VÚD se dvěma výstražníky bez závor a bez pozitivní signalizace. Jako prostředky pro spolupůsobení jízdou drážních vozidel jsou použity ventilové kolejové obvody. Indikace PZS je akustická v lince traťového telefonu. Stávající traťová rychlost v dotčeném úseku je 50 km/h. Z hlediska dopravního značení je přejezd označen DZ A32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“. Před přejezdem jsou zřízena vzdálenostní upozorňovací (z obou směrů se jedná o DZ A30, A31a, A31b, A31c).

Vlečka č. 1168 je zaústěna do traťové koleje traťového úseku Městec Králové – odbočka Obora prostřednictvím výhybky č. 1. Vlečka začíná v km 3,301 kilometráže regionální dráhy. V kolejišti je tento začátek vyznačen hraničnickem. Traťová kolej je ze strany vlečky chráněna přímou boční ochranou, výkolejkou Vk1. Výkolejka je ručně stavěná, zabezpečena kontrolním zámkem s vazbou závislého klíče z výhybky č.1 (přídržný i odtlačný vým. zámek). Výsledný klíč Vk1/1t/1 je uložen v úschově u výpravčího v ŽST Křinec (na svazku klíčů nz Dymokury). Na vlečkové koleji je zřízena ručně stavěná výkolejka VkC1, zabezpečena jednoduchým zámkem. Výsledný klíč je uložen v úschově u výpravčího v ŽST Křinec (na svazku klíčů nz Dymokury). Výkolejka tvoří ochranu žel. přejezdu km 3,412 P4582. Při jízdách na vlečku je tento přejezd ovládán zaměstnancem řídícím posun z přilehlé ovládací skříňky.

Výsledný klíč Vk1/1t/1 není zavázán do hl. návěstidel, proto je rychlost drážních vozidel ve směru od Křince (jízda proti hrotům výhybky) před výhybkou snížena rychlostníkem na 40 km/h. Na předmětném tr. úseku není zřízeno TZZ. Provoz je zde řízen dle předpisu SŽDC D1 telefonickým dorozumíváním. Toto manipulační místo na trati může být obsluhováno jízdou vlečkového vlaku z ŽST Křinec nebo z ŽST Městec Králové. S uvolněním nebo bez uvolnění traťové koleje a jízda vlečkového vlaku zpět do ŽST Křinec nebo s pokračováním do ŽST Městec Králové.

Účelem této výstavby je zejména zvýšení bezpečnosti provozu železniční a silniční dopravy na předmětném přejezdu.

Pohled na přejezd je znázorněn na obrázku č. 1.

V souladu se zadáním stavby a s rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení (č. j.: DUCR-43003/21/Rj) ze dne 29.7.2021 přejezdu bude na dotčeném přejezdu P4582 v km 3,412 vybudováno nové PZS kategorie 3ZBLI.

1.4 Související stavby

Nejsou

1.5 Podklady pro zpracování projektové dokumentace

Pro zpracování projektové dokumentace objektu PS 01-01-31 bylo použito:

- místní šetření na přejezdu, na trati
- rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu
- zadávací dokumentace
- geodetické zaměření oblasti stavby
- katastrální mapy
- zápis ze vstupní porady ze dne 19. 3. 2021
- 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽ S4 Železniční spodek
- SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- vyhláška č. 177/1995 Sb.
- vyhláška č. 501/2006 Sb.
- vyhláška č. 398/2009 Sb.
- vyhláška č. 268/2009 Sb.
- zákon č. 183/2006 Sb.
- normy ČSN (např. ČSN 34 2650 ed.2, ČSN 73 6380 Z3) a SŽDC TNŽ

1.6 Související stavební objekty

S objektem technologické části PS 01-01-31 souvisejí následující objekty stavby:

SO 01-86-01	Napájení PZS P4582 a úprava osvětlení zastávky Dymokury
SO 01-72-01	Základy reléového domku



Obrázek č. 1: pohled na přejezd P4582, vlevo Křinec, vpravo Městec Králové

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Stavba zahrnuje rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení výše uvedeného přejezdu a jeho doplnění o celé závory. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na dotčeném železničním přejezdu. Jedná se o zrušení stávajícího PZS typu VÚD včetně výstražných křížů a stávajícího reléového domku a vybudování zařízení nového, dle požadavku investora reléového typu s elektronickými doplňky a s pozitivní signalizací. V rámci předmětného PS budou také zrušeny stávající drhlíky v km 4,150 a v km 2,680.

V rámci výstavby budou na přejezdu instalovány dle rozhodnutí Drážního úřadu (č. j.: DUCR-43003/21/Rj) ze dne 29.7.2021 celkem dva závorové stožáry a jeden samostatný výstražný stožár. Oba závorové stožáry, umístěné vždy vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd, budou osazeny celou závorou. Na závorovém stožáru vpravo ve směru jízdy silničních vozidel z křižovatky se silnicí II/32 do obce Dymokury bude umístěna jedna výstražná skříň. Na závorovém stožáru vpravo opačného směru jízdy silničních vozidel budou umístěny dvě výstražné skříně, přičemž jedna z nich bude dávat signalizaci ve směru z obce Dymokury a druhá z přilehlého nákladistě zastávky Dymokury. Budou instalovány žárovkové výstražníky.

Závory budou kompozitové, oválného typu, s kontrolou celistvosti a budou se sklápět rovnoběžně s osou koleje. Závorový výstražník „A“ bude délky 7,5 m, závorový výstražník „B“ bude délky 8 m. Kategorie PZS bude nově 3ZBLI. Přejezd bude i nadále označen jako P4582/K. Nové PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Venkovní i vnitřní prvky PZS budou nové a budou umístěny převážně na drážních pozemcích. Závorové stožáry budou umístěny v předepsaných vzdálenostech od osy koleje a od krajnice komunikace a budou označeny v souladu s normou ČSN 73 6380. Výstražníky budou označeny písmeny A až C v souladu s normou ČSN 34 2650 ed.2 (v závislosti na začátku a konci trati) a opatřeny výstražnými kříži pro železniční přejezd vícekolejný **ve velkém provedení (1,2 m)** dle nového vzorníku dopravního značení, platného od 1. 1. 2020. Pouze nad výstražnou skříň B2 směřující na nákladistě zastávky Dymokury bude umístěn výstražný kříž o úhlopříčné šířce 0,8 m. Všechny výstražné kříže budou v reflexním provedení se žlutozeleným zvýrazněním. V prostoru před závorovým stožárem „B“ budou umístěna betonová svodidla (city bloky) v počtu 4 ks pro ochranu výstražníku a závory vzhledem k přilehlému parkovišti. Tato svodidla budou umístěna půdorysně 1 m před „kšilty“ výstražníku. V prostoru před výstražníky a za závorovými pohony „A“ a „C“ bude zřízena plocha pro přístup udržujícího pracovníka. Tato plocha bude vždy realizována umístěním betonové desky o rozměru cca 1x0,5 m na ztuhlý stávající terén.

Vzhledem k poloze přejezdu v intravilánu obce Dymokury bude PZS vybaveno dálkově ovládanou signalizací pro nevidomé a slabozraké dle TS 3/2007-Z, závory však nebudou osazeny ZSH (zábrana slepecké hole) neboť není na přejezdu samostatně vyhrazený pruh pro chodce (chodník, stezka, atd). Na komunikaci v místě přejezdu budou v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. doplněny nalepovací varovné pásy, přičemž materiál pro varovný pás musí splnit nařízení vlády 163/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů a dané TN TZÚS 12.0304.

Bude změněno značení vzdálenostních upozorňovadel pro vozidla, stávající dopravní značka A30 („Železniční přejezd bez závor“) bude nahrazena dopravní značkou A29 („Železniční přejezd se závorami“). Ostatní upozorňovadla zůstanou nezměněna.

Způsob ovládání výstrahy směrem do ŽST Městec Králové i směrem do ŽST Křinec bude automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku. Traťová rychlost 50 km/h v dotčeném úseku se touto stavbou nemění. Způsob ovládání výstrahy při obsluze vlečky č. 1168 je uveden níže v kapitole 2.2 této zprávy.

Jako ovládací prvky PZS budou využity nové počítače náprav. Anulace bude provedena překrytím počítačů náprav v místě přejezdu s využitím směrových výstupů jak pro dopravní kolej, tak i vlečkovou (viz výkres č. 200-Situační schéma Městec Králové – odbočka Obora) především z důvodu umožnění anulování přejezdu a tedy následného rozsvícení pozitivní signalizace na přejezdu.

V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy. Jedná se o ochranné pospojování výstražníků na společný potenciál pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojení na společný zemnic v jednom bodě, umístěném u RD. Konkrétní způsob uzemnění výstražníků však bude dle skutečně dodané technologie a jejich požadavků.

Nově dodávané zařízení bude v souladu se zákonem č. 22/1997Sb. o technických požadavcích na výrobky a bude zavedeno pro použití u SŽ, s. o. V případě použití technologie, která není zavedena pro použití u SŽ s. o. zajistí zhotovitel ověřovací provoz a s tím spojené úkony dle předpisů platných pro schvalování a organizování ověřovacích provozů, které byly vydány SŽ s. o. Předmětné zařízení je UTZ, je vyžadována technická prohlídka a zkouška dle §47 zák. 266/1994Sb. a vydání průkazu způsobilosti. Nové zabezpečení přejezdu odpovídá návrhu technických specifikací pro zabezpečení přejezdů odboru provozuschopnosti ŽDC oddělení elektrotechniky a automatizace.

2.2 Zabezpečení vlečky č. 1168

V rámci předmětné stavby bude nově zabezpečena i křížená vlečka č. 1168 pro její budoucí využití. Způsob obsluhy nz Dymokury se navrženým řešením zásadním způsobem nemění, viz. situační schéma. Stávající výkolejky Vkc1 (nově CVk1) a Vkl budou doplněny o nové návěsní těleso. Z důvodu aktivace pozitivní signalizace nového PZS bude vlečková kolej křížící pozemní komunikaci osazena ze směru od zastávky novou výkolejkou CVk2, která bude zabezpečena kontrolním zámkem. Závislý klíč bude získáván ze stávající výkolejky Vkc1 (nově CVk1) jenž je zabezpečena jednoduchým zámkem. Výsledný klíč této dvojice výkolejek bude uzamykán v elektromagnetickém zámku EMZ CVk2/CVkl umístěném v novém PSt.1. Podmínkou k uvolnění klíče z tohoto EMZ bude uzamčení klíče ze svazku nz Dymokury v EMZ „Obsluha vlečky č. 1168“, výstraha na přejezdu a odměření příslušné části přibližovací doby. Volnost vlečkové koleje v místě křížení s pozemní komunikací bude hlídána úsekem počítače náprav. Výsledný klíč Vkl1/t1 bude nově uzamykán v elektromagnetickém zámku EMZ Vkl1/t1 umístěném v novém PSt.2. Podmínkou k uvolnění klíče z tohoto EMZ bude uzamčení klíče ze svazku nz Dymokury v EMZ „Obsluha nz. Dymokury“.

PZS nebude zavázáno do vjezdového návěstidla S odbočky Obora. ŽST M. Králové není vybaveno odjezdovými návěstidly. Závislost bude řešena administrativně. Pro odjezd vlečkového vlaku do M. Králové bude z důvodu bezpečnosti zřízen opakovací přejezdník a před ním min. na zábrzdnu vzdálenost kmenový neproměnný přejezdník.

Návrh obsluhy:

1a) Jízda vlečkového vlaku z ŽST Křinec:

Vlečkový vlak vjetím do přibližovacího úseku (PÚ) spustí na PZS výstrahu a po odměření příslušné části přibližovací doby dojde k rozsvícení návěsti „přejezd uzavřen“ na opakovacím přejezdníku. Vlečkový vlak zastaví před výhybkou č. 1. Obsluha vlečkového vlaku odemkne PSt.2 a uzamkne klíč ze svazku v EMZ „Obsluha nz Dymokury“. Tímto úkonem bude zavedena výluka úseku poč. náprav T2 M-O, zhasnutí návěsti opakovacího přejezdníku a zrušení výstrahy na PZS. Současně bude možné odemknout klíč z EMZ Vkl1/t1, provést odemknutí a přestavení Vkl a výh. č. 1. Po njetí vlečkového vlaku na vedlejší kolej a navazující vlečku č. 1168 budou Vkl a výh. č. 1 uzamčeny dle předchozího ujednání délky doby obsluhy s příslušným výpravčím. Zrušení výluky úseku T2 M-O nastane po odemknutí klíče z EMZ „Obsluha nz Dymokury“ za podmínky uzamčení klíče v EMZ Vkl1/t1.

1b) Jízda vlečkového vlaku z ŽST M. Králové:

Vlečkový vlak vjetím do PÚ spustí na PZS výstrahu, projetím prostoru přejezdu provede anulaci výstrahy. Vlečkový vlak zastaví poslední nápravou před výh. č. 1. Obsluha vlečkového vlaku odemkne PSt.2 a uzamkne klíč ze svazku v EMZ „Obsluha nz Dymokury“. Tímto úkonem bude zavedena výluka úseku poč. náprav T2 M-O a zrušena anulace. Další postup je shodný s odstavcem 1a).

1c) Jízda dále na vlečku přes přejezd km 3,412 P4582:

Pracovník řídící posun odemkne PSt.1 a uzamkne klíč ze svazku v EMZ „Obsluha vlečky č. 1168“. Tímto spustí na PZS výstrahu a po odměření příslušné části přibližovací doby bude možné odemknout klíč z EMZ CVk2/CVkl. Po odemknutí a sklopení obou výkolejek vjede vlečkový vlak na vlečku č. 1168. Výstraha na PZS trvá až do doby odemknutí klíče z EMZ „Obsluha vlečky č. 1168“ a za podmínky uzamčení klíče v EMZ „CVk2/CVkl“.

2a) Jízda z vlečky přes přejezd km 3,412 P4582:

Postup je shodný s odstavcem 1c, vlečkový vlak zastaví před Vkl.

2b) Jízda z vlečky do traťové koleje:

Obsluha vlečkového vlaku odemkne PSt.2 a uzamkne klíč ze svazku v EMZ „Obsluha nz Dymokury“. Tímto bude možné odemknout klíč z EMZ Vkl1/t1, provést odemknutí a přestavení Vkl a výh. č. 1. Po njetí vlečkového vlaku na traťovou kolej a jeho zastavení před výh. č. 1. bude uvedená dvojice vrácena do základního stavu a uzamčena. Výsledný klíč bude uzamčen v EMZ Vkl1/t1. Následně bude možné odemknout klíč z EMZ „Obsluha nz Dymokury“ čímž dojde ke zrušení výluky úseku T2 a spuštění výstrahy na PZS km 3,412 P4582.

2c) Odjezd vlečkového vlaku do ŽST Křinec:

Po obsluze dle odstavce 2b) odjíždí vlečkový vlak do ŽST Křinec. Ke zrušení výstrahy dojde opuštěním vzdalovacího úseku.

2d) Odjezd vlečkového vlaku do ŽST Městec Králové:

Po obsluze dle odstavce 2b) odjíždí vlečkový vlak do ŽST M. Králové po rozsvícení návěsti „přejezd uzavřen“ na opakovacím přejezdníku. Ke zrušení výstrahy dojde anulací po projetí prostoru přejezdu.

Podrobnosti obsluhy budou upřesněny v dalším stupni dokumentace a na základě schválené závěrové tabulky.

Společné podmínky:

Při obsluze tohoto manipulačního místa na trati musí být pracovníky provádějící posun zohledněna bezpečnost případných cestujících na zastávce. Při posunu přes přejezd musí být dodržováno ustanovení předpisu SŽDC D1 odst. 1932.

2.3 Ovládání, indikace a diagnostika PZS

Ovládání a indikace nově vybudovaného PZS budou přenášeny na/z místo/a obsluhujícího pracovníka v dopravní kanceláři ŽST Křinec. Stavby a indikace PZS budou z přejezdu přenášeny do stávající sdělovací místnosti VB ŽST Křinec po vazebním kabelu č. 801 o dimenzi 30p. Odsud budou přes opakovací relé přenášeny kabelem č. 700 o dimenzi 24p do indikační skříňky v DK ŽST Křinec. Ve sdělovací místnosti bude do nové uzamykatelné skříňky umístěna potřebná výstroj. Stavby přejezdu budou v DK ŽST Křinec zobrazovány na nové indikační skříňce. Indikační skříňka (viz v. č. 601 – Pohled na indikační skříňku P4582) bude umístěna na zdi vpravo vedle stávající skříňky reliéfu kolejiště. Tato bude vzhledem k umístění nové skříňky posunuta více k oknu vlevo při čelním pohledu na zeď (více viz v. č. 502 Dispozice zařízení v DK ŽST Křinec). Z DK v ŽST Křinec bude zaváděn i dopravní klid na přejezdu a reset nově vzniklých úseků. Ovládání a indikace budou v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Přejezd bude vybaven novým diagnostickým zařízením s GSM modulem pro zasílání SMS zpráv pověřeným osobám při vzniku některého z nežádoucích stavů a s přenosným technologickým počítačem. Informace z diagnostického zařízení bude také moci stáhnout pověřená osoba na flash disk po připojení PC v místě přejezdu. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí splňovat požadavky technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.

2.4 Umístění vnitřního zařízení

Reléový domek (RD) o velikosti 2x3 m bude ocelové konstrukce sendvičového typu se zesílenými stěnami s minerální vatou a s valbovou střechou a bude umístěn na drážním pozemku v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě vlaku rychlostí 10 km/h. Pro umístění RD budou provedeny potřebné terénní úpravy. RD bude se zesílenými stěnami pro splnění požadavků PBŘ. Základ bude přesahovat půdorys RD o 50 mm, bude strojený, konstruovaný tak, že do nezámerné hloubky bude vybudováno ztracené bednění (konkrétní řešení zpracováno v SO 01-72-01 Základy reléových domků – zpracovatel GIBL stavby s.r.o., Ing. Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474). RD bude umístěn na betonové desce s otvory pro protažení chrániček pro přívod kabelů do RD. Po obvodu RD bude vybudován okapový chodník z betonových panelů do vzdálenosti cca 1 m od stěn RD. Přístupový chodník od komunikace bude vysypán šterkodrtí uložené na geotextilii bránící prorůstání vegetace. Součástí základů RD bude strojený zemnič. Vstup do RD bude situován od kolejiště a bude opatřen dveřním kontaktem, který bude zapracován do diagnostiky PZS s přípravou pro budoucí zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění. Dveře RD budou levé a budou opatřeny vložkou zámku, která bude vyrobena pro společný klíč, který bude používán pověřenými pracovníky údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky dle článku 5.5 této technické zprávy. V obvodových stěnách domku nebudou zřizovány žádné nové prostupy a z vnější strany žádné úchyty. Vnitřní prvky RD budou umístěny v novém reléovém stojanu.

Domek bude vybaven topením a ventilací s termoregulací, pevnou židlí a stolkem, dále pak schránkou v nehořlavém provedení pro uložení dokumentace. Ve výbavě domku bude smeták, lopatka, smetáček, kbelík s hadrem a hliníkový žebřík o velikosti 3x7 příček. Uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů.

Bude vybudováno uzemnění reléového domku pro ochranu proti přepětí a ochranu před úrazem elektrickým proudem. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 5Ω (v případě nepříznivých podmínek nesmí být větší než 15 Ω). Ovládací a indikační prvky umístěné mimo PZS budou odděleny DC/DC měničem s elektrickou pevností 4 kV.

Venkovní telefonní objekt (VTO) bude společně se skříňkou místního ovládání (SMO) umístěn v typové společné skříni přístrojové (SSP) s ochranným vnějším nátěrem, situované vedle vchodových dveří RD tak, aby od ní měl udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. V SSP budou instalovány přepětíové ochrany 1. stupně. Přepětíové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD.

V SSP bude oboustranně ukončen nový traťový kabel o dimenzi 10xN0,8.

2.5 Počítače náprav, kolejové obvody

Celkem bude instalováno sedm nových počítačů náprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna v reléovém stojanu v RD. Přibližovací úseky přejezdu budou tvořit dva nové počítačové úseky T1 M-O (tvořen počítači náprav MOPB11 a MOPB13) a T2 M-O (tvořen novými počítači náprav MOPB12, MOPB16 a MOPB17). Nový úsek CK na vlečkové koleji bude tvořen počítači náprav MOPB14 a MOPB15 a bude sloužit k anulaci přejezdu při obsluze vlečky č. 1168, čímž bude umožněno osadit přejezd pozitivní signalizací. Počítače náprav úseku CK musí být od sebe umístěny **ve vzdálenosti min. 24 m.**

Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěna ve vzdálenosti nejméně 5 metrů od okraje přejezdu (viz v. č. 210 Situace na přejezdu – nový stav). K ukončování výstrahy budou sloužit směrové výstupy počítačů náprav. Indikace obsazení úseků, resetu počítače náprav a poruchy počítače náprav budou přenášeny do ŽST Křinec po vazebním kabelu č. 801 a zobrazeny na indikační skřínce v DK ŽST Křinec (viz v. č. 601 Pohled na indikační skříňku P4582).

Bude provedena ochrana počítačů náprav proti atmosférickým vlivům a to tak, že v jejich blízkosti bude provedena pasivní ochrana propojením a uzemněním kolejnicových pásů. (viz v. č. 401 Opatření proti atmosférickým vlivům).

Systém počítačů náprav včetně detektorů kol musí vyhovovat požadavkům interoperability dle ERA/ERTMS/033281 a být ve shodě s požadavky normy ČSN CLC/TS 50 238-3. Všechny použité prvky musí mít platné certifikáty pro prvek interoperability včetně souvisejícího technického souboru.

Stávající ventilové kolejové obvody sloužící jako spouštěcí a pro překrytí v místě přejezdu budou demontovány. Stávající lepené izolované styky (LIS) budou vyříznuty a nahrazeny vevařením nových kolejnicových vložek. Budou vevařeny celkem čtyři vložky typu S49 o délce 6 m a dvě vložky typu S49 o délce 25 m. Celkem bude provedeno 12ks AT svarů. K tomuto bude nutné zavést výluky traťové koleje na dobu 12-16 hodin, případně využít ke sváření noční nickolejný provoz.

2.6 Napájení

Hlavní napájení řeší SO 01-86-01 Napájení PZS P4582 a úprava osvětlení zastávky Dymokury. Záložní napájení přejezdu bude realizováno pomocí 24 V baterie se sintrovanými elektrodami nevyžadující klimatizaci s garantovanou životností min. 10 let. Baterie bude umístěna v reléovém domku, uložena na stojan ve stupňovitém provedení a doplněna o dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu.

Rozvaděč RD PZS, dobíječ, reléový stojan, přepětová ochrana baterie budou CYA vodiči svedeny na rozpojitelnou svorkovnici uvnitř reléového domku. Odtud dále páskem FeZn 30x4 na zemnicí svorky do rozvaděče RP. Průřez uzemňovacího přívodu bude alespoň 16 mm² mědi a bude chráněn před mechanickým poškozením. Zemní odpor uzemnění bude do 5 ohmů (v případě nepříznivých podmínek nesmí být větší než 15 ohmů). Uzemnění zařízení uvnitř reléového domku a rozvaděče RP zemnicím páskem bude společné a je řešeno ve stavebním objektu SO 01-86-01. **Uložení zemnicího pásku bude do samostatné kabelové rýhy vzdálené min. 2 m od kabelové trasy.**

Výpočet kapacity baterie PZS:

s.s. odběr technologie PZS při výstraze:

Zařízení	Výpočet	Celkem	Poznámka
Červená světla	1,8Ax4	7,2 A	
Zvonce	0,5Ax3	1,5 A	
Pohony závor (jeden pár)	1,25A	1,25 A	.
Rel. obvody		1 A	
Diagnostické zařízení		1,5 A	
Celkem		12,45 A	
Celkem kapacita baterie	12,45x8	99,6 Ah	Navíc uvažovat vliv stárnutí 75 %

Kontrola kapacity navržené baterie s ohledem na koeficient stárnutí baterie je:

$$99,6 / 0,75 = 132,8 \text{ Ah}$$

Bude použita nová **NiCd baterie 24 V/140 Ah.**

Výpočet max. dobíjecího proudu dobíječe:

Dobíjecí proud baterie:

$$I_{\text{dobbat}} = 1/10 C_{\text{bat}} \times 1,2 = 14,0 \times 1,2 = 16,8 \text{ A}$$

$$I = I_{\text{dobbat}} + I_{\text{zař}} = 16,8 + 12,45 = 29,25 \text{ A}$$

Bude použit nový 3fázový dobíječ s max. dobíjecím proudem **40 A.**

2.7 Kabelizace

Kabelová trasa povede z dotčeného přejezdu P4582 ve směru ŽST Městec Králové bude vedena do místa začátku přibližovacího úseku opačného směru v km 4,170 a ve směru ŽST Křinec bude ukončena v místě VB ŽST Křinec. Výkop kabelové trasy z dotčeného přejezdu bude mít ve směru ŽST Městec Králové rozměry 30x90 cm. Ve směru do ŽST Křinec bude kabelizace od RD přejezdu do km 3,230 položena do výkopu hloubky 50x90 cm z důvodu prostorového oddělení kabelizace při souběhu s napájecím kabelem pro napájení osvětlení zastávky nz Dykomury a dále do ŽST Křinec ve výkopu hloubky 30x90 cm. V místě dotčeného přejezdu bude nová kabelizace položena

k novým výstražníkům a závorám, novým počítačům náprav, pomocným stavědlům, opakovacímu přejezdнику, venkovnímu telefonnímu objektu v místě PSt 2 a do společné skříňky přístrojové (SSP). Kabely k venkovním prvkům budou nové, plněné.

Z dotčeného přejezdu P4582 ve směru do ŽST Městec Králové bude do kabelové trasy položen kabel k počítači náprav MOPB11 o dimenzi 3p1, nový traťový kabel 10xN0,8, který bude ukončen na zářezové svorkovnici v kabelovém objektu KO1 umístěném v km 4,170 v místě počítače náprav MOPB11, vazební kabel o dimenzi 12p1 pro případné budoucí napojení dalších přejezdů a zatažení jejich indikací do ŽST Křinec, který bude rovněž ukončen na konci výkopu v KO1 a tři trubky HDPE (modré, černé a fialové barvy) pro budoucí zafouknutí optických kabelů. Trubky budou ukončeny na konci výkopu v zemi, zavičkovány koncovkou s ventilkem a bude k nim přiložen označovací marker.

Ve směru do ŽST Křinec budou do kabelové trasy položeny kabely k počítači náprav MOPB17 a MOPB16 o dimenzi 3p1 do km 2,720 respektive do km 3,233, kabel k PSt 2 o dimenzi 12p1 do km 3,233, čtyřkovaný kabel 3xN0,8 pro napojení VTO v km 3,233, a dále vazební kabel o dimenzi 30p1, nový traťový kabel 10xN0,8, a tři trubky HDPE (modré, černé a fialové barvy) pro budoucí zafouknutí optických kabelů do ŽST Křinec. Společně s uvedenou kabelizací bude do výkopu mezi dotčenými RD položen i napájecí kabel PZS P4582 do km 3,233 (viz výše v článku 2.6 této technické zprávy). Od km 2,720 (místo počítače náprav MOPB17) povede v kabelové trase do ŽST Křinec vazební kabel, traťový kabel 10xN0,8 a tři trubky HDPE.

V ŽST Křinec bude instalován kabel o dimenzi 24p1 mezi sdělovací místností a indikační skříňkou umístěnou v DK pro přenos indikací z přejezdu na indikační skříňku.

Pro zab. zařízení budou použity kabely párované typu TCEKPFLEY a čtyřkované typu TCEPKPFLEY. Kabely k výstražníkům, závorám, novým snímačům počítačů náprav, venkovnímu telefonnímu objektu a skříňce místního ovládání budou ukončeny v reléovém stojanu v RD dotčeného PZS. Kabelové spojky na sdělovacích kabelech budou označeny ball markery oranžové barvy, zabezpečovací kabely budou označeny fialovým ball markerem. Napájecí kabel musí být od zabezpečovacích oddělen podle požadavku norem.

Na trati budou kabely umístěny pod fólií ve výkopu 90 cm hlubokém/30 cm širokém, ve stanici v plastových žlabech ve výkopu 50 cm hlubokém/30 cm širokém. Minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje na trati musí být 2,35 m, ve stanici 2,2 m od osy koleje. Přechody přes, nebo kolem mostů a propustků budou realizovány uložení kabelizace do plastových žlabů, případně chráničků. Protlaky pod silnicí v místě přejezdu budou umístěny minimálně 120 cm pod vozovkou a kabelizace bude v protlacích vedena chráničkami. Protlaky pod kolejí budou vedeny dle předpisu SŽ S4 a kabelizace bude v protlacích vedena chráničkami (krytí chráničky musí být min. 2,5 m od horní plochy pražců nebo povrchu terénu). Ve stísněných podmínkách bude chránička ukončena blíže než 4 m.

Průběh kabelové trasy je zakreslen na výkresech č. 101 až 106 (polohopisné výkresy 1:1000). Zakreslení stávajících sítí je v projektu orientační, před realizací stavby budou stávající sítě geodeticky vytyčeny.

Při realizaci stavby je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizace (ve správě Centra telematiky a diagnostiky)“, schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽ, s. o. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a v normách ČSN, SŽ TNŽ, ON. V místech křížení s jinými sítěmi je nutné dbát vyjádření jejich správců. Při souběhu a křížení s inženýrskými sítěmi musí být dodržena norma ČSN 73 6005. Materiál z výkopů bude použit pro zához a po ukončení stavby budou veškeré plochy dotčené stavbou uvedeny do původního stavu. Stavebními pracemi nesmí dojít ke znečištění kolejového lože a povrchového odvodnění.

Přechody přes mosty a propustky

Přechod kabelů přes mosty a propustky byl na místním šetření se správcem OŘ SMT dohodnut následovně:

Propustek km 3,637 – kabely vést vpravo proti směru staničení v nové chráničce DN 160-10m alespoň 1,5 m pod stávajícím dnem propustku. Chráničku ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončenou chráničkou ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.

Propustek km 3,557 – kabely vést vpravo proti směru staničení mezi čelem propustku a osou koleje v novém plastovém žlabu 12x10cm–10m. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Žlab uložit do výkopu 30/50 cm. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.

Propustek km 3,450 – kabely vést vpravo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–10m vně na zábradlí na demontovatelných konzolách minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.

- Propustek km 3,425 – kabely vést vpravo proti směru staničení protlakem pod dnem propustku i pod komunikací v chráničkách. Protlak bude vyúsťovat až za propustkem v km 3,405.
- Propustek km 3,405 – kabely vést vpravo proti směru staničení již před propustem v km 3,425 protlakem pod dnem propustku i pod komunikací v chráničkách. Protlak bude vyúsťovat až za dotčeným propustkem.
- Propustek km 3,025 – kabely vést vpravo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–12m vně na zábradlí na demontovatelných konzolích minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 2,092 – kabely vést vpravo proti směru staničení v průběžné trase min. 1,2 m pod stávajícím dnem propustku v chráničce DN160-20m. Propustek je přilehlý k přejezdu P4581, startovací jáma tedy bude před protlakem a protlak bude vyúsťovat až za přejezdem. Před propustkem a za přejezdem bude ponechána kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 1,898 – kabely vést vlevo proti směru staničení mezi čelem propustku a osou koleje v novém plastovém žlabu 12x10cm–10m. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Žlab uložit do výkopu 30/50 cm. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 1,541 – kabely vést vlevo proti směru staničení mezi čelem propustku a osou koleje v novém plastovém žlabu 12x10cm–10m. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Žlab uložit do výkopu 30/50 cm. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 1,116 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Na každé straně propustku bude ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Most km 0,645 – kabely vést vlevo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–20m vně na zábradlí na demontovatelných konzolích minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně mostu s přesahem min. 3m za tělesem mostu. Na každé straně mostu bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 10 m.
- Propustek km 0,268 – kabely vést vlevo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–12m vně na zábradlí na demontovatelných konzolích minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 14,363 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Na každé straně propustku bude ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 14,230 – kabely vést vpravo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Bez rezervy.
- Propustek km 14,035 – kabely vést vpravo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Bez rezervy.
- Propustek km 13,804 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Bez rezervy.
- Propustek km 13,346 – kabely vést vpravo proti směru staničení v průběžné trase min. 2 m před čelem propustku v chráničce DN160-20m. Propustek je přilehlý k přejezdu P4609, startovací jáma tedy bude před protlakem a protlak bude vyúsťovat až za přejezdem. Před propustkem a za přejezdem bude ponechána kabelová rezerva 5 m.
- Propustek km 13,204 – kabely vést vpravo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek v chráničce DN160-12m alespoň 1 m pod dnem vyústění propustku. Na každé straně propustku bude mimo těleso propustku ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.
- Most km 12,608 – kabely vést vlevo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–20m vně na zábradlí na demontovatelných konzolích minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně mostu s přesahem min. 3m za tělesem mostu. Na každé straně mostu bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 10 m.
- Most km 12,459 – kabely vést vlevo proti směru staničení v novém kovovém žlabu 12x10cm–20m vně na zábradlí na demontovatelných konzolích minimálně 5 cm nad spodní příčkou. Žlab ukončit na každé straně mostu s přesahem min. 3m za tělesem mostu. Na každé straně mostu bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 10 m.
- Propustek km 11,995 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mimo propustek. Bez rezervy.
- Propustek km 11,857 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mezi čelem propustku a osou koleje ve vzdálenosti 3m od osy koleje v novém plastovém žlabu 12x10cm–10m. Žlab uložit do výkopu 30/50 cm a ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m. Na plastový žlab budou na obě strany navazovat další průběžné plastové žlaby určené pro vedení kabelizace v prostoru stanice.

Propustek km 11,669 – kabely vést vlevo proti směru staničení v průběžné trase mezi čelem propustku a osou koleje ve vzdálenosti 3m od osy koleje v novém plastovém žlabu 12x10cm–10m. Žlab uložit do výkopu 30/50 cm a ukončit na každé straně propustku s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončeným žlabem ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m. Na plastový žlab budou na obě strany navazovat další průběžné plastové žlaby určené pro vedení kabelizace v prostoru stanice.

2.8 Dopravní značení

Dopravní značení bude změněno. Stávající značky A30 „Železniční přejezd bez závor“ budou nahrazeny značkami A29 „Železniční přejezd se závorami“

3. POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY

V předstihu za provozu drážní dopravy bez potřeby výluk bude provedena většina prací. Jedná se o vytyčení inženýrských sítí, pokládku kabelizace (délka prací je odhadována na 60 dní), instalaci nových prvků v kolejišti, vybudování základů nového RD, umístění nového RD, bude provedeno jeho vybavení vnitřním zařízením a ukončení kabelů v objektech a nových prvcích. Současně bude také provedeno usazení nových závorových stojanů, výstražníků, počítačů náprav, nové výkolejky na vlečkovou kolej, úprava stávajících výkolejek, a dále realizace protlaků pod komunikací a kolejí. Zároveň s tímto budou také instalovány nové prvky a uzamykatelná skříň v ŽST Křinec, bude instalována nová indikační skříňka dotčeného přejezdu v DK ŽST Křinec a k ní instalován kabel a oboustranně zapojen. Před vypnutím stávajícího PZZ a do aktivace nového zařízení bude železniční přejezd osazen přechodným dopravním značením (viz v. č. 220-Přechodné dopravní značení). Následně, již během vypnutí stávajícího PZZ, bude za výluky traťové koleje (předpoklad délky výluky 12-16 hodin), případně v noci provedena náhrada stávajících ventilových kolejových obvodů vevážením kolejnicových vložek. Po zapojení nových venkovních prvků nového PZS bude následně po dobu 2 dnů nové zařízení aktivováno a přezkoušeno.

4. DEMONTÁŽE

V rámci předmětného PS 01-01-31 bude provedena kompletní demontáž stávajícího PZS, tedy stávajících závorových stožárů včetně výstražných křížů, reléového domku, a dále demontáž stávajících ventilových kolejových obvodů včetně lepených izolovaných styků. Budou také zrušeny stávající drhlíky v km 4,150 a v km 2,680. S demontovaným materiálem, který nebude určen k dalšímu použití, bude naloženo jako s odpadem dle zákona o odpadech.

5. OCHRANNÁ OPATŘENÍ

5.1 Prostředí

Venkovní zab. zařízení je provozováno na volném prostranství podle tab.1 ČSN 34 2600 ed.2, tj. venkovní prostředí s otřesy. Zařízení v reléovém domku je provozováno uvnitř budov v nevytápěných místnostech podle tab.1 ČSN 34 2600 ed.2, tj. v prostředí obyčejném, základním.

5.2 Ochrana před nežádoucími vlivy přepětí

Nežádoucí přepětíové vlivy na zařízení budou omezeny pomocí přepětíových ochran, které budou zřízeny jak na vstupu elektrické přípojky, tak na rozvodu stejnosměrného napájení. V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy. Jedná se o ochranné pospojování výstražníků na společný potenciál (pro vodič ochranného pospojování výstražníků bude v podchodech pod komunikací a kolejí vždy použita chránička DN90 v samostatném protlaku) a lanové propojení kolejnicových pásů v oblasti snímačů počítačů náprav. Bližší popis ochrany je znázorněn na výkrese č. 401 Opatření proti atmosférickým vlivům.

5.3 Ochrana před vlivy trakce

V oblasti stavby se vliv elektrické trakce nevyskytuje, ochranná opatření nejsou nutná.

5.4 Požárně bezpečnostní ochrany

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umístování staveb. Požadavky SŽ GR O30 na požární bezpečnost jsou uvedeny v části B Souhrnná část dokumentace předmětné stavby a kompletní požárně bezpečnostní řešení (PBR) stavby je součástí dokladové části dokumentace.

5.5. Základní ochrana

Základní ochrana (před nebezpečným dotykem živých částí) v kolejišti bude provedena izolací podle čl. 411.2 přílohy A, B dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 (kryty, překážkami, zábranou, polohou, případně kombinací těchto ochranných). Kryty tvoří přišroubovaná víka a kryty jednotlivých dílů zařízení. Zábranu tvoří uzamčená dvířka jednotlivých zařízení.

U živých částí ve stavědlové ústředně a reléových domcích bude základní ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorách přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 411.2 přílohy B ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 a čl. 5.4 ČSN 34 2600 ed.2. Dveře výše uvedených prostor musí být uzamčeny a na dveřích musí být bezpečnostní tabulky podle ČSN 34 2600 ed.2. Jedná se o tabulky : Pozor - elektrické zařízení, Zákaz kouření a vstupu s otevřeným ohněm, Nehas vodou ani pěnovými přístroji, Vstup zakázán.

5.6 Ochrana při poruše

Ochrana při poruše (před nebezpečným dotykem neživých částí (NDNČ)) v kolejišti (výstražníky) bude provedena použitím dvojité nebo zesílené izolace (prvků a zařízení třídy ochrany II.) dle čl. 412 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorách se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti, a navíc bude ochrana některých obvodů provedena automatickým odpojením od zdroje v síti TN dle čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 použitím napětí SELV dle čl. 414 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1.

Všechny neživé části vnitřního zařízení se galvanicky propojí a připojí se k zemniči. Jedná se o zařízení reléového domku. Pro jednotlivé napájecí soustavy je ochrana před NDNČ uvedena v následujícím oddíle společně s přehledem všech napájecích soustav.

5.7 Přehled napájecích soustav a jejich ochrany

Soustava 1	3/N/PE AC 50 Hz 400 V / TN-S
Napájecí zdroj:	Vstupní přípojka
Ochrana NDNČ:	Automatickým odpojením od zdroje v síti TN
Napájí:	rozvaděč reléového domku PZS (osvětlení, zásuvky na stěnách RD, ventilátor, dobíječ, topné panely)
Soustava 2	2 DC 24V /SELV
Napájecí zdroj:	Zdroj napětí SELV který tvoří: Usměrňovač a baterie 24V/97 Ah
Ochrana NDNČ:	ochrana malým napětím SELV
Napájí:	vnitřní obvody PZS, světla výstražníků, závory, počítače náprav, diagnostické zařízení

5.8 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu jsou uvedeny v zákoníku práce č. 262/2006 Sb., v předpisu SŽ Bp1, v normách ČSN 34 3100, 34 1500 a 34 3050.

Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních a udržujících pracovníků. Vedoucí prací musí zajistit, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům. Pracovníci musí být pravidelně proškoleni.

5.9 Odpady

Realizací záměru vzniknou odpady. Zacházení s nimi je popsáno v části dokumentace „B Souhrnná část“.

6. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

Geodetická dokumentace je součástí dokumentace stavby v části I. Po pokládce kabelů budou nové kabely a zařízení geodeticky zaměřeny.

Součástí této technické zprávy jsou přílohy:

- Prezenční listina z místního šetření 19. 3. 2021
- Zápis z místního šetření 19. 3. 2021
- Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení ze dne 29.7.2021

V Hradci Králové květen 2021

Vypracoval: Ing. Přemysl Boguaj

PREZENČNÍ LISTINA

„REKONSTRUKCE A DOPLNĚNÍ ZÁVOR NA PŘEJEZDU V KM 3,412 (P4582) TRATI CHLUMEC NAD CIDLINOU – KŘINEC“

Místní šetření na přejezdu P4582 Dymokury dne 19. 3. 2021 v 8:30 hod.

[illegible]

„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumec nad Cidlinou – Křinec“

Zápis z místního šetření k přípravné dokumentaci konaného dne 19. 3. 2021 na místě přejezdu

Přítomni: viz prezenční listina

Projektant na místním šetření projednal s přítomnými zástupci investora (viz prezenční listina) obsah zadání dokumentace a společně se zástupci investora byly projednány další postupy a upřesněny detaily plynoucí ze zadání pro budoucí vývoj dokumentace.

Stavba zahrnuje rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P4582 v km 3,412 trati Chlumec nad Cidlinou – Křinec, na kterém dochází ke křížení této jednokolejné trati se silnicí III. třídy č. 33010 vedoucí z obce Dymokury na křižovatku se silnicí II/32. Na přejezdu dochází také ke křížení silnice III. třídy č. 33010 s vlečkou č. 1168. Přejezd je tedy dvoukolejný, je typu VÚD, venkovní prvky a kabelizace jsou zastaralé. Ovládacími úseky jsou paralelní ventilové kolejové obvody.

Přejezd je zabezpečen dvěma výstražníky typu VÚD. Přejezd je kategorie PZS 3SBI a nachází se u zastávky nákladiště Dymokury. Traťová rychlost v tomto úseku je 60 km/h a touto rekonstrukcí se nemění.

Na místním šetření bylo dohodnuto:

- stávající přejezdové zařízení VÚD včetně výstražných křížů, ventilových kolejových obvodů a reléového domku bude kompletně demontováno
- přejezd bude zabezpečen celými závorami, přičemž závory se budou sklápět rovnoběžně s osou koleje
- vzhledem k plánovanému budoucímu znovu užívání vlečky č.1168 bude konkrétní způsob zabezpečení přejezdu projednán následně se zástupci SSZT a odborem dopravy. Projektant navrhne varianty zabezpečení, které budou následně projednány, upřesněny a odsouhlaseny kompetentními zástupci investora
- na přejezdu budou instalovány dva závorové stožáry vždy vpravo ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd a jeden samostatný výstražný stožár vlevo komunikace při jízdě silničních vozidel na přejezd ve směru z obce Dymokury
- projektant navrhuje instalovat kompozitové závory oválného profilu s kontrolou celistvosti, přesný typ závorových břeven bude odsouhlasen O14. Závora „A“ bude délky 7,5 m a závora „B“ délky 8 m
- zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky, venkovní i vnitřní prvky PZS budou nové
- vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel z obce Dymokury na křižovatku se silnicí II/32 bude instalován jeden závorový stožár se dvěma výstražnými skříněmi „B1/B2“, přičemž jedna bude signalizovat výstrahu uživatelům pozemní komunikace blížícím se na přejezd z obce Dymokury a druhá směrem na komunikaci vedoucí k přejezdu z nákladiště zastávky Dymokury. Vlevo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel z obce Dymokury na křižovatku se silnicí II/32 bude instalován jeden samostatný výstražný stožár s jednou výstražnou skříní „C“. Vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel z křižovatky se silnicí II/32 do obce Dymokury bude instalován jeden závorový stožár s jednou výstražnou skříní „A“

- stožáry závor a výstražníku budou umístěny v bezpečných vzdálenostech od osy koleje a krajnice komunikace v souladu s ČSN 73 6350 a označeny v souladu s normou ČSN 34 2650. Budou použity žárovkové výstražníky s pozitivní signalizací
- kolem výstražného stožáru „C“ budou umístěny city bloky pro ochranu výstražníku při vjíždění především nákladních automobilů z nákladíště Dymokury na přejezd. City bloky budou umístěny také před závorový stožár „B“ kolmo na přilehlý betonový plot a budou tak ohraničovat parkovací stání před závorovým stožárem „B“ u sousední firmy. City bloky budou každý výšky 50 cm, délky 100 cm a jejich umístění bude zakresleno ve výkresu Situace přejezdu-nový stav
- v prostoru před výstražníkem stožáru „A“ a za jeho závorovým pohonem budou zřízeny rovné zpevněné plochy pro přístup udržujícího pracovníka. Tyto plochy budou realizovány umístěním betonové desky o rozměrech cca 1 m x 0,5 m na stávající zhutněný terén. V prostoru kolem stožárů „B“ a „C“ není nutné takové plochy zřizovat vzhledem ke stávajícímu zpevněnému podloží v jejich nejbližším okolí
- konkrétní způsob uzemnění výstražníků bude dle skutečně dodané technologie a jejich požadavků. Projektant však předpokládá s uzemněním výstražníků pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojením na společný zemnic v jednom bodě
- pro detekci kolejových vozidel budou instalovány nové počítače náprav
- v místě přejezdu budou počítače náprav umístěny v poloze respektující minimální vzdálenost 5 m od pomyslného rozšíření krajnice o 0,5 m
- počítače náprav budou uzemněny a v předepsaných vzdálenostech od počítačů náprav bude provedena pasivní ochrana propojením a uzemněním kolejnicových pásů
- stávající kolejové obvody a izolované styky budou v rámci předmětné stavby zrušeny
- v místě přejezdu bude vzhledem k umístění stávajícího izolovaného styku v těsné blízkosti přejezdu vevařena kolejnicová vložka délky 25 m přes celou šířku přejezdu tak, aby nové sváry byly v dostatečné vzdálenosti od konstrukce přejezdu a překryly zároveň oba stávající izolované styky. Nebude tak nutné realizovat na jedné kolejnici čtyři nové sváry a vkládat dvě kolejnicové vložky, ale pouze dva sváry a vložit jednu kolejnicovou vložku
- ovládání a indikace o stavu PZS budou zavedeny do DK v ŽST Křinec na místo obsluhujícího pracovníka. Na stěně v DK ŽST Křinec bude umístěna nová indikační skříňka předmětného PZS
- relé kontrol a ovládání v ŽST Křinec budou umístěny do stávajícího reléového stojanu ve sdělovací místnosti
- dopravní klid na přejezdu a reset nově vzniklých úseků budou zaváděny z DK v ŽST Křinec
- na přejezdu bude umístěno nové diagnostické zařízení s GSM modulem a s přenosným technologickým počítačem

Napájení přejezdu

- hlavní napájení PZS řeší SO 01-86-01 Napájení PZS P4582 a úprava osvětlení zastávky Dymokury. Napájecí přípojka bude realizována ze stávajícího odběrného místa v blízkosti přejezdu
- záložní napájení přejezdu bude realizováno pomocí nové alkalické baterie 24 V se sintrovanými elektrodami, umístěné v reléovém domku
- baterie bude doplněna o nový dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu

Reléový domek přejezdu

- reléový domek (dále RD) dotčeného přejezdu bude umístěn v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h
- RD bude mít rozměry 2x3 m, bude ocelové konstrukce sendvičového typu se zesílenými stěnami s minerální vatou a s valbovou střechou
- dveře RD budou situovány směrem ke koleji s levým otevíráním ven z RD směrem ke koleji
- vstup do RD bude opatřen dveřním kontaktem, který bude zapracován do diagnostiky přejezdu
- kolem RD bude vybudován chodník z betonových panelů do vzdálenosti cca 1 m od stěny RD
- základy RD budou řešeny v SO 01-72-01 Základy reléového domku – zpracovatel GIBL stavby s.r.o. (Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474).
- bude vybudováno uzemnění reléového domku pro ochranu proti přepětí a ochranu před úrazem elektrickým proudem, zemnění RD bude uloženo do betonových základů
- vedle vchodových dveří RD bude u obou přejezdů umístěna typová společná skříň přístrojová (SSP) tak, aby měl udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd. Součástí SSP bude venkovní telefonní objekt (VTO) a skříňka místního ovládání (SMO) přejezdu
- v SSP budou instalovány přepět'ové ochrany 1. stupně. Přepět'ové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD
- uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů
- RD bude vybaven stolem, židlí, hliníkovým žebříkem 3x7 příček a skříňkou v nehořlavém provedení pro úschovu dokumentace

Kabelizace

- kabelové trasy budou umístěny na drážních pozemcích (v případě nutných záborů bude toto dále komunikováno s investorem prostřednictvím HIPa stavby)
- zabezpečovací kabely budou vedeny v souladu s platnými technickými normami, předpisy a legislativou
- kabely pro venkovní prvky budou nové, plněné
- kabelová trasa bude vedena z přejezdu do ŽST Křinec, kde bude kabelizace zavedena stávající šachtou do prostor výpravní budovy a ve směru do ŽST Městec Králové k počítači náprav situovaném v místě začátku přibližovacího úseku ve směru jízdy drážních vozidel ze ŽST Městec Králové
- v celé kabelové trase budou přiloženy tři trubky HDPE pro budoucí zafouknutí optických kabelů a nový traťový kabel 10xN0,8
- traťový kabel bude v místě přejezdu oboustranně ukončen v rozvaděči nn, odkad' bude zaveden propoj na VTO

Na závěr projektant navrhuje následující členění dokumentace:

PS 01-01-31 Úprava zabezpečení P4582
 SO 01-86-01 Napájení PZS P4582 a úprava osvětlení zastávky Dymokury
 SO 01-72-01 Základy reléového domku

Přílohy: 1) příspěvek do zápisu část silnoproudá

V Hradci Králové dne 15. 4. 2021

Zapsal: Ing. Přemysl Boguaj

Příloha 1:

Silnoprúd

„Doplnění závor na přejezdu v km 3,412 (P4582) trati Chlumeč nad Cidlinou – Křinec“

Stávající stav

Napájení pro stávající PZZ pro P4582 je realizováno z distribuční sítě ČEZ Distribuce.

Přípojka pro odběr Správy železnic je ze stávající přípojkové skříně KS1 na sloupu ČEZu. Kabel z KS1 je veden do elektroměrového rozvaděče umístěného vedle stávajícího reléového domku. Vedle elektroměrového rozvaděče je umístěn rozvaděč, z něhož je napájeno samotné PZZ a osvětlení přilehlé zastávky Dymokury.

Stávající sazbový jistič před obchodním měřením je 3f/20A.

Nový stav

Ze stávající přípojkové skříně KS1 na koncovém sloupu bude vyvedeno nové kabelové vedení do nového elektroměrového rozvaděče RE, který bude umístěn u stěny nového reléového domku. Vedle RE bude umístěn rozvaděč RZZ/ROV, ze kterého bude napájena technologie SSZT a stávající osvětlení přilehlé zastávky Dymokury. Odběr SSZT bude podružně odměřen s možností dálkového odečtu. Pro stávající osvětlení budou v rozvaděči RZZ/ROV umístěny spínací hodiny s astrokalendářem.

Rozvaděč RZZ/ROV bude osazen přepínačem sítí a přívodkou pro náhradní zdroj ZZEE.

U RD bude umístěna společná přístrojová skříň pro přejezd s označením RP4582.

Z rozvaděče RZZ/ROV bude vyveden nový kabel pro osvětlení zastávky Dymokury. Kabel bude veden ve společné kyneti s kabely zab.zař. a bude zakončen v perónním stožárku PS2.

Stávající zděný pilíř s označením RV1 a RV2 (elektroměrový rozvaděč a hlavní rozvaděč) bude demontován a nahrazen novou zmíněnou sestavou RE + RZZ/ROV.

Sazbový jistič před obchodním měřením bude bez nutnosti navýšení, tedy 3f/20A.

V Olomouci 10. 4. 2021

Zapsal: Ing. Martin Vánský

DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 12106 PRAHA 2

sekce infrastruktury, územní odbor Praha

Sp. zn.: MP-SDP0530/21-4/Rj

V Praze dne 29. července 2021

Č. j.: DUCR-43003/21/Rj

Telefon: +420 602 686 780

Oprávněná úřední osoba: Rojková Jana Ing.

E-mail: rojkova@ducr.cz

R O Z H O D N U T Í

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

rozhodl

ve věci stávajícího křížení P4582 dvoukolejné neelektrifikované trati Křinec – Chlumec nad Cidlinou v km 3,412 a vlečky Dymokurka, na pozemku parc.č. 719/1, křížícího silnici III. třídy č. 33010 na pozemcích parc.č. 638/1, 638/2, vše k.ú. Dymokury, v obci Dymokury, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:

1. Křížení bude označeno dopravní značkou (dopravní značka A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný).
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se třemi stožáry výstražníků s výstražníky „A1“, „A2“, „B“, „C“, s doplněním o celé závory. Typ zabezpečovacího zařízení PZS 3 ZBLI s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
 - Vpravo trati vpravo komunikace 2 výstražníky (A1, A2)
 - Vlevo trati vpravo komunikace 1 výstražník (B)
 - Vpravo trati vlevo komunikace 1 výstražník (C).

Účastníci řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“):

- Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc, IČ 70994234, zastoupená společností Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 63900 Brno-střed, IČ:25525441
- Maso Jičín s.r.o., Konecchlumského 1075, 50601 Jičín, IČ:48168408.

O d ů v o d n ě n í

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 63900 Brno-střed, IČ:25525441 dne 14. července 2021.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- vyjádření Policie České republiky - Krajské ředitelství Středočeského kraje, Územní odbor Nymburk, č.j. KRPS-110910-1/ČJ-2021-010806-SMÚP ze dne 11.6.2021

- vyjádření Městského úřadu Poděbrady, odboru dopravy, č.j. MEUPDY/DOP/2021/SGL ze dne 24.5.2021
- plná moc vlastníka dráhy ze dne 11.3.2021
- dokumentace zpracovaná společností Signal Projekt s.r.o., IČ:25525441, ověřená Ing. Miroslavem Švorčíkem, ČKAIT 1201820.

Dne 23. července 2021 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení a současně nařídil ústní jednání na den 29. července 2021.

Tratťová rychlost v daném úseku trati je 40 km/h (vlečka 10 km/h), dopravní moment 4592.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Přítomní účastníci řízení byli při ústním jednání seznámeni s podklady pro vydání rozhodnutí v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, a na základě těchto podkladů souhlasili s vydáním rozhodnutí, což potvrdili podpisem protokolu z ústního jednání.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení, dotčených orgánů a na základě výsledku ústního jednání Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury, územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 12106 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„Otisk úředního razítka“

Ing. Miroslav Hron
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.

Dále žadatel uhradil správní poplatek za ústní jednání vyměřený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 20 písm. a), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.

Upozornění: Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno
- Maso Jičín s.r.o., Konecchlumského 1075, 50601 Jičín

Dotčené orgány:

- Policie České republiky - Krajské ředitelství Středočeského kraje, Územní odbor Nymburk, dopravní inspektorát, Boleslavská 1831, 28829 Nymburk

Na vědomí:

- Obec Dymokury, Revoluční 97, 28901 Dymokury
- Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259, 50101 Hradec Králové
- Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, 15000 Praha 5

Spis